

WILLIAM GEROUX

# Konvooi door het ijs

De gedurfde actie van geallieerde  
schepen door het ijs naar Archangelsk  
tijdens de Tweede Wereldoorlog



Karakter Uitgevers B.V.

# INHOUD

Proloog	
Een rondtollende kompasnaald .....	13
1	
De vijand van mijn vijand.....	17
2	
Hels groen.....	37
3	
Paardensprong.....	59
4	
Het eerste bloedvergieten.....	81
5	
Vuurwerk .....	103
6	
Het konvooi ontbonden .....	121
7	
Tussen het ijs.....	139
8	
Nova Zembla .....	159
9	
‘Wij zijn drie spookschepen’.....	177

10	Archangelsk .....	197
11	Op het scherp van de snede.....	217
12	Rendierdiplomatie .....	237
13	Nasleep .....	261
	Nawoord.....	283
	Noten .....	287
	Fotoverantwoording .....	341
	Bibliografie.....	343
	Register.....	351

# 1

## De vijand van mijn vijand

De grimmige schoonheid van IJsland was aan de meeste opvarenden van konvooi PQ-17 niet besteed. Halverwege mei 1942 – zes weken voor het konvooi naar het hoge noorden van Rusland zou vertrekken – zaten de meeste mannen al wekenlang op hun schepen, die voor anker lagen in een sombere en onherbergzame fjord aan de IJslandse kust. Hij heette de Hvalfjörður, oftewel Walvisfjord, omdat hier al sinds mensenheugenis de walvisvangst werd beoefend. Voor sommige opvarenden van de geallieerde schepen leek de Hvalfjörður eerder op een of ander vervloekt oord uit de Noorse mythologie.

Wanneer Howard Carraway, een tweede luitenant van de Amerikaanse marine, opkeek van het ijskoude water zag hij ‘ter weerszijden hoge, kale, bijna terrasvormige bergen (...) die als grote zwarte geesten boven ons uittorenden’. Boven deze bergen rees nog eens een enorme steile rotsbult op, de Botnsulur, waarvan de top altijd schuilging in de wolken. De zon scheen weliswaar dag en nacht, maar slaagde er slechts af en toe in door het grauwe wolkendek te breken.

In de fjord stond altijd en eeuwig een koude wind die voortdurend een klaaglijk lied in de tuigage van de schepen speelde en soms zelfs gierde en loeide. ‘De laatste vierentwintig uur blaast de wind met onvoorstelbare kracht uit het noorden met een steeds rijzend en dalend, gemeen en ijzig gehuil’, schreef Carraway. Soms waaide het zo hard dat de ankers losbraken uit de modderige bodem en schepen door de fjord raasden. In januari had een storm met windstoten van 180 kilometer per uur de voor anker liggende Amerikaanse kruiser *USS Wichita* van 13.000 ton tegen twee andere schepen geblazen voor het schip uiteindelijk aan de grond liep. Soms werd het plotseling volkomen windstil, waarna er zo’n doodse stilte over de fjord

neerdaalde dat de opvarenden eenden op het water konden horen landen op een kilometer afstand. Zeehonden maakten capriolen tussen de schepen door, maar de zeelieden hadden genoeg van hun onbekommerde spel. In de fjord was verder niets en niemand onbekommerd.

De schepen lagen aan het eind van de lange, diepe fjord ten noorden van de hoofdstad Reykjavik. Verder was de Hvalfjörður leeg, op een paar boerderijen en de nog rudimentaire Britse en Amerikaanse marinebases na. Deze bestonden uit brandstoftanks, kades en nissenhutten – prefabbarakken met golfplaten daken –, waar voorraden en goedkoop bier waren opgeslagen. Er lagen nu meer dan honderd vrachtschepen op de ankerplaats, waarop de vlaggen van een stuk of tien geallieerde landen wapperden. Ze waren in grote haast bijeengebracht om naar de Sovjet-Unie te varen. Sommige waren splinternieuwe libertyschepen die zo van de Amerikaanse scheepswerven kwamen, andere waren oude roestbakken die nog in de vorige wereldoorlog dienst hadden gedaan. Op elk schip zat een bemanning bestaande uit burgervrijwilligers en een artillerie-eenheid om het te verdedigen.

De 2.000 zeemijl lange reis van de VS naar Moermansk en Archangelsk in het noorden van Rusland werd door zeelieden als een helse tocht beschouwd vanwege de vele gevaren waaraan ze werden blootgesteld. Daarbij ging het niet alleen om Duitse bommenwerpers en U-boten, maar ook om de extreme weersomstandigheden in de Noordelijke IJszee. De Britse premier Churchill noemde het ‘de ergste reis ter wereld’. Zeevarenden voeren alleen op deze route als ze niet beter wisten of niet anders konden. En tweede luitenant Carraway voldeed aan beide eisen.

Carraway was een van de vele Amerikanen in de Hvalfjörður voor wie konvooi PQ-17 de eerste kennismaking met de oorlog was. Hij noemde zichzelf voor de grap de Grote Amerikaanse Angsthaas, alhoewel uit latere gebeurtenissen zou blijken dat hij dat zeker niet was. Carraway was 1,75 meter, had blauwe ogen en lichtbruin haar. Hij sprak met het zachte, lijzige accent van South Carolina. Carraway was opgegroeid op een kleine boerderij in Olanta, in South Carolina, niet ver van Florence, waar zijn ouders het hoofd boven water hadden gehouden met de teelt van katoen en tabak. Ze waren zo arm dat Carraway, die een van zeven kinderen was, twee jaar lang bij familie woonde omdat zijn ouders niet zoveel monden konden voeden. Carraway had een bloedhekel aan het boerenbestaan, maar was

gek op boeken. Hij betaalde zijn studie Engels aan de Furman-universiteit met bijbaantjes en studeerde in de lente van 1941 af. Een paar maanden later, toen de VS aan de rand van de oorlog stonden, besloten hij en zijn drie broers vrijwillig dienst te nemen voor ze werden opgeroepen. Iedere broer koos een ander onderdeel van de strijdkrachten. Misschien trokken ze wel strootjes, want Carraway, wiens nautische ervaring niet verder ging dan een roeiboot op een boerenvijver, werd reservist bij de marine.

Carraway werd ingedeeld bij de Navy Armed Guard, een onderdeel van de zeestrijdkrachten dat het luchtafweergeschut moest bemannen dat op koopvaardij schepen werd geplaatst om ze tegen vijandelijke onderzeeboten en vliegtuigen te beschermen. Waarschijnlijk wist hij het niet, maar binnen de marine was de Navy Armed Guard erg impopulair omdat het zulk gevaarlijk werk was. Hoe vakkundig het personeel van dit onderdeel ook was, het afweergeschut op vrachtvaarders en tankers bood maar weinig bescherming, vooral niet tegen de U-boten, die vaak volkomen onverwachts toesloegen. De Duitse onderzeeboten hadden het vooral op koopvaardij schepen gemunt, want ze moesten de geallieerde aanvoerlijnen saboteren. Het officiële motto van de Navy Armed Guard was ‘Wij richten voor resultaat!’, maar het inofficiële motto luidde ‘U-boot in zicht, blub, blub, blub’.

Als Carraway al teleurgesteld was over zijn indeling bij de Armed Guard, dan liet hij dat in elk geval niet merken. Althans niet tot hij op de *Troubadour* werd gestationeerd.

De *Troubadour* was het drijvende bewijs van Amerika's nijpende gebrek aan vrachtschepen aan het begin van de oorlog. Het was een oud, kolen-gestookt stoomschip met een lengte van 126 meter, een laadvermogen van 6.000 ton verdeeld over zes ruimen en een twijfelachtige geschiedenis. Het schip was in 1920 in Engeland gebouwd en veranderde tot 1940 zes keer van naam en drie keer van eigenaar, tot het onder de naam *Confidenza* oud ijzer vervoerde voor een Italiaanse reder. Het schip lag toevallig in Jackson, Florida, toen Italië in 1940 in navolging van Duitsland de oorlog verklaarde aan Groot-Brittannië en Frankrijk. Hoewel de VS toen nog neutraal waren, legden de Amerikaanse autoriteiten het schip aan de ketting om te voorkomen dat het dienst kon doen voor Italië of Duitsland. De *Confidenza* lag bijna een jaar te roesten aan een kade toen de Italiaanse bemanning een codebericht kreeg met de opdracht het schip te sabote-

ren, zodat de geallieerden het niet konden gebruiken. De Italianen stookten de ketels op zonder dat er water in zat, met de bedoeling de turbines en stoomleidingen te laten smelten en vervormen, maar de Amerikaanse kustwacht kreeg in de gaten wat ze deden en nam het schip in beslag. De zwaar gehavende *Confidenza* werd overgedragen aan de U.S. War Shipping Administration, een federaal agentschap dat de koopvaardijvloot in oorlogstijd beheerde. De stoomketels werden gerepareerd en er werd geschut aan dek geplaatst. Besloten werd om de *Troubadour* onder Panamese in plaats van Amerikaanse vlag te laten varen, omdat het dan niet aan de strenge eisen van de kustwacht hoefde te voldoen en er goedkope buitenlandse zeelieden in dienst konden worden genomen.\*

Zodoende werden er onder de bemanning van de *Troubadour* allerlei talen gesproken. De vierendertigjarige kapitein George J. Salvesen en alle officieren waren Noren. Ze waren op zee geweest toen hun land in 1940 door de Duitsers onder de voet werd gelopen en hadden sindsdien een zwervend bestaan geleid in neutrale of geallieerde landen. Ze waren state-loos en boos. De derde stuurman, Sigurd Olsen, kreeg een brok in zijn keel als hij over zijn vrouw en kinderen sprak, die nu onder het Duitse juk in de havenstad Bergen woonden. Olsen verlangde naar zijn gezin, naar de fjorden en het noorderlicht. Hij had gezworen zich op de Duitsers te wreken. Desnoods zou hij wachten tot na de oorlog. Als er dan weer Duitse toeristen over de met kinderhoofdjes verharde straten van Bergen liepen, zou hij hun zijn lange ballingschap op zee betaald zetten.

De bemanning van de *Troubadour* bestond uit zesenvertig koppen, allemaal burgers die hadden aangemonsterd voor deze ene reis naar Rusland. Ze kwamen uit zeventien landen, waaronder de Verenigde Staten, Engeland, Noorwegen, Zuid-Afrika, Uruguay, Letland, Estland, Honduras, Nederland, Zweden, Portugal, Spanje, België en de Caymaneilanden. Sommigen waren geronseld in immigrantenkampen in de Verenigde Staten, waar ze hadden moeten kiezen tussen aanmonstering of deportatie. Hun ervaringsniveau verschilde enorm, evenals hun toewijding aan de geallieerde oorlogsinspanning.

Een van de tien Amerikanen aan boord van de *Troubadour* was James

---

\* Zulke 'goedkope vlaggen' worden nog altijd veelvuldig door reders gebruikt om belastingen, wettelijke bepalingen en cao-lonen te ontduiken.

Baker North III uit Bucks County in Pennsylvania. Hij was kort na de Japanse aanval op Pearl Harbor, op 7 december 1941, voortijdig van school gegaan en was ‘razend’ op de Japanners. Zijn grootste angst was dat de oorlog voorbij zou zijn voor hij erin mee kon vechten. North was nu twintig, 1,78 meter en 56 kilo. Hij had ‘slechte amandelen en een grote bek’, zoals hij het zelf uitdrukte. Hij wilde eigenlijk piloot worden, maar vanwege zijn chronische tonsillitis werd hij afgewezen door zowel de luchtmacht als de luchtvaartdienst van de marine. Een vriend vertelde North dat de Amerikaanse koopvaardij zich niet druk zou maken over zijn amandelen en dat hij daar ‘makkelijk geld kon verdienen’ en toch zijn land kon dienen. Net als Carraway wist North niets over schepen. Hij loog dat hij op een garnalenboot had gewerkt, waarna een van de maritieme vakbonden – die net zo wanhopig op zoek waren naar zeelieden als de overheid naar schepen – North als lichtmatroos toeliet, de laagste rang binnen de dekbemanningsdienst. In het vakbondsgebouw in Philadelphia hoorde North dat er een schip was, de *Troubadour*, dat bemanning nodig had voor een reis naar Rusland die een bonus van 500 dollar zou opleveren. North had geen idee wat die Moermanskkonvooiën inhielden, maar 500 dollar was meer geld dan hij ooit bij elkaar had gezien. Hij zag geen enkel bezwaar en haastte zich naar de haven om aan te monstereen op de *Troubadour*.

Zijn hoop makkelijk geld te verdienen werd al snel de grond in geboord. Kort na zijn aanmonstering werd hij door een grote bruut bij de lurven gegrepen. De man begon hem zonder enige reden met zijn hoofd tegen het dek te slaan. Een ander bemanningslid stond even toe te kijken en verkocht Norths beul vervolgens een dreun. De twee rabauwen gingen elkaar woest te lijf, om elkaar en North even later de hand te schudden. North had zijn eerste ‘vrienden’ op de *Troubadour*. Gedurende de reis zou hij nog meer vrienden maken, maar om sommige bemanningsleden liep hij met een wijde boog heen. North maakte zich vooral zorgen om twee grote roodharige broers uit Liverpool die als stoker werkten. Ze schepten kolen op de vuren waarmee de stoomketels op druk werden gehouden. De twee broers hadden blijkbaar iets te lang in het vuur gestaard en daarom was er iets mis met hun ogen. Als ze met iemand praatten, gingen ze vlak voor zijn neus staan. Veel te dichtbij, wat North betrof, die altijd dacht dat ze hem plotseling aan zouden vallen.

Maar de enigen aan wie North echt een hekel had, waren Carraway en



diens acht mannen van de Navy Armed Guard. In zijn ogen waren dat van zichzelf overtuigde idioten. Op zijn beurt beschouwde Carraway North en de andere zeelieden als lui en onbetrouwbaar, zowel in hun werk als wat de oorlog betrof. ‘Het zijn trotskistische communisten en echte rouwdouwers,’ schreef Carraway. Toen er op een dag een klep open bleef staan, waardoor er zeewater over de munitie van de Armed Guard klotste, was Carraway ervan overtuigd dat de bemanning het expres had gedaan. North vond dat een absurde gedachte: welke zeeman zou de verdediging van zijn eigen schip nou saboteren voor de aanvang van een gevaarlijke reis?

Onderweg naar de Hvalfjörður maakte de *Troubadour* tussenstops in New York en de Schotse havenstad Glasgow om wapens, munitie en andere voorraden voor het Rode Leger te laden. Het hoofddek stond vol kratten, legertrucks en drie M-3 General Lee-tanks, die met staalkabels aan ogen in het dek waren gesjord om te voorkomen dat ze overboord sloegen. Oorspronkelijk hadden er ook nog honderden metalen vaten met ethyleengas aan dek gestaan, maar tijdens een storm bij New England raakten die los en begonnen ze over het dek te schuiven, waarna de kapitein ze allemaal overboord liet gooien om een ramp te voorkomen. Zelfs zonder die vaten stond het hoofddek van de *Troubadour* zo vol dat de bemanning een houten loopbrug over de lading moest bouwen zodat de Navy Armed Guard snel het geschut kon bemannen.

Het onlangs geïnstalleerde geschut van de *Troubadour* bestond uit vier .30 kaliber-Lewis-machinegeweren, waarvan Carraway vermoedde dat ze niet krachtig genoeg waren om vliegtuigen of onderzeeboten te doorboren, en verder een 4-inch-L/50-kanon op een platform op het achterschip met een loop zo lang als een telefoonpaal. Het ‘4”/50-kanon’ was indrukwekkend, maar de loop kon hoogstens 45 graden omhoog worden gericht, wat zijn effectiviteit tegen vliegtuigen ernstig belemmerde. Bovendien was er zo te zien niet genoeg munitie aan boord. Carraway vroeg zich af wat de mensen die de *Troubadour* hadden bewapend zich in het hoofd hadden gehaald. Toch was de *Troubadour* altijd nog beter bewapend dan een ander schip in konvooi PQ-17, het libertyschip *Christopher Newport*. Een van de kanonnen van dat schip was afkomstig uit een stadspark in Baltimore.

Carraway, die van nature een romantische inslag en een droge, cynische humor had, verloor snel zijn onschuld. Dat hij veranderde is duidelijk terug te zien aan het dagboek dat hij onderweg bijhield, in strijd met de

voorschriften van de marine. Hij schreef het dagboek als een soort liefdesbrief aan zijn kersverse bruid Avis, een tengere groenogige schoonheid met wie hij vlak voor zijn inscheping was getrouwd. In zijn dagboekantekeningen sprak hij Avis steevast aan als ‘engel’ en beschreef hij de dagelijkse gang van zaken aan boord tot in detail om zijn ervaringen met haar te kunnen delen wanneer hij weer thuiskwam – als hij weer thuiskwam.

Al ver voor hun aankomst in de Hvalfjörður begon Carraway in zijn dagboek naar de *Troubadour* te verwijzen als ‘een stuk oud schroot’ of een ‘drijvende oude piskak’. Toen op een gegeven moment een duif zijn intrek nam op de *Troubadour*, schreef Carraway dat ‘hij waar hij vroeger woonde wel erg mishandeld moet zijn, om nu zijn toevlucht te zoeken op deze praam’.

Carraway was echter vastbesloten alle hindernissen te overwinnen en de *Troubadour* lang genoeg boven water te houden om zijn lading af te leveren. Hij wist dat Sovjet-Rusland dringend om hulp verlegen zat. Tegelijk was hem, net als de meeste Amerikanen in IJsland, met de paplepel ingegoten dat de Sovjet-Unie een grote bedreiging vormde voor de vrije wereld. Het was een vreemd gevoel dat hij nu zijn leven in de waagschaal moest stellen om de gesloten, totalitaire staat te helpen waar de wrede dictator Jozef Stalin de scepter zwaaide. Carraway zou dit nog vreemder hebben gevonden als hij had geweten wat voor geschiedenis en politieke manoeuvres er vooraf waren gegaan aan konvooi PQ-17.

Sinds het ontstaan van de Verenigde Staten waren de betrekkingen met Rusland vriendelijk, maar niet innig geweest. De Russische tsarina Catharina de Grote was de eerste vorst die de Verenigde Staten na de Amerikaanse revolutie erkende, al deed ze dat vooral om Groot-Brittannië te verzwakken, dat een van Ruslands rivalen was. Tijdens de oorlog van 1812 bood Rusland aan te bemiddelen tussen de Verenigde Staten en Groot-Brittannië. Toen de Amerikaanse Burgeroorlog uitbrak, koos Rusland de kant van de Unie terwijl Engeland en Frankrijk naar de kant van de opstandige Zuidelijke staten neigden. Toen de VS weer herenigd waren, verkocht Rusland Alaska aan de VS voor een bedrag van 7,2 miljoen dollar. De Verenigde Staten en Rusland onderhielden normale handelsbetrekkingen, meestal via de haven van Archangelsk in de Witte Zee, tot in 1917 de bolsjewieken aan de macht kwamen.